Deutscher Bundestag **Drucksache 19/481**

19. Wahlperiode 18.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Lötzsch, Gökay Akbulut, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Michel Brandt, Jörg Cézanne, Anke Domscheit-Berg, Heike Hänsel, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Tobias Pflüger, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Offenlegung von neuen Gutachten zur Deutschen Bahn AG

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

Seit einigen Wochen gibt es eine neue Debatte zum Großprojekt Stuttgart 21 (S21). Diese wird in wissenschaftlichen Blättern, aber auch in den Leitmedien der Bundesrepublik geführt. Ein großer Teil der aktuellen Berichte bezieht sich auf ein aktuelles Gutachten zu Stuttgart 21, das der Vorstand der Deutschen Bahn AG im Oktober 2017 bei den Unternehmen PWC und Emch + Berger in Auftrag gab, und das inzwischen dem Vorstand der Deutschen Bahn AG vorliegt. Dieses Gutachten soll Gegenstand von Beratungen des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG in den Sitzungen am 13. Dezember 2017 und Ende Januar 2018 sein.

Das Gutachten, aus dem in der Berichterstattung – auszugsweise – zitiert wird, ist bislang nicht öffentlich zugänglich. Es handelt sich um das dritte Gutachten zur S21-Kostenentwicklung und den Baurisiken, das in jüngerer Zeit verfasst wurde und das der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung steht. Darüber hinaus gibt es das öffentlich nicht zugängliche Dokument „Überprüfung des Berichtes zur aktuellen Termin- und Kostensituation Projekt Stuttgart 21“, das von der Beratungsgesellschaft KPMG sowie dem Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner AG erstellt wurde (im Folgenden: KPMG/Basler-Gutachten). Und es gibt zwei Prüfberichte des Bundesrechnungshofs (BRH) vom 8.9.2016, von denen ein erster an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses des 18. Deutschen Bundestags und ein zweiter an das Bundesfinanzierungsgremium gingen. Dazu schrieb Hans-Martin Tillack im Stern, dass sich die S21-Kosten offensichtlich der 10-Milliarden-Euro-Marke nähern (stern.de vom 21. September 2016). In einer aktuellen Buchveröffentlichung heißt es: „Die Prüfer aus Bonn listen acht Positionen auf, die im bisherigen ´GWU´ [Gesamtwertumfang] von Stuttgart 21 nicht berücksichtigt wurden. Insgesamt ergeben sich auf Basis dieses BRH-Prüfberichts Projektkosten in Höhe von 9,6 Milliarden Euro.“ (Winfried Wolf, „abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“, Köln 2017, S. 82).

Zwar scheint allen drei Gutachten gemeinsam zu sein, dass die S21-Kosten sich weiter nach oben bewegen und der Zeitpunkt der Inbetriebnahme in weitere Ferne

rückt, doch es gibt offensichtlich Widersprüche und unterschiedliche Gewichtungen in den Untersuchungen. Diese Widersprüche sind für die Öffentlichkeit und die Parlamentarier nicht aufzulösen, da alle drei Gutachten nicht öffentlich bzw. für sie derzeit nicht einsehbar sind.

Die Veröffentlichung solcher Gutachten ist für eine demokratische Kontrolle des Unternehmens Deutsche Bahn eine unerlässliche Voraussetzung, zumal vor dem Hintergrund der jüngsten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Karlsruhe (Urteil des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 7. November 2017, 2 BvE 2/11). Eine solche Veröffentlichung ist auch deshalb von erheblicher Bedeutung, da es sich bei Stuttgart 21 um das größte Infrastrukturprojekt in Deutschland handelt, wobei diese Infrastruktur, wie der Bundesrechnungshof in einem der beiden neuen Prüfberichte betont, am Ende Teil der „Schienenwege des Bundes“ sind.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

in ihrer Rolle als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG

1. für eine Veröffentlichung des jüngsten Gutachtens von PWC und Emch + Berger zu Stuttgart 21, das vom Vorstand der DB AG im Oktober 2017 in Auftrag gegeben worden ist, zu sorgen;
2. für eine Veröffentlichung des KPMG/Basler-Gutachtens „Überprüfung des Berichtes zur aktuellen Termin- und Kostensituation Projekt Stuttgart 21“ zu sorgen;
3. die beiden Prüfberichte des Bundesrechnungshofs an den Vorsitzenden des Bundesfinanzierungsgremium zum Projekt Stuttgart 21 vom 8. September 2016 und an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses zu Stuttgart 21 mit dem gleichen Datum zu veröffentlichen und
4. sicherzustellen, dass solche Gutachten, die Aussagen zur wirtschaftlichen Situation dieses im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Unternehmens treffen, dem Bundestag uneingeschränkt zur Verfügung gestellt werden.

Berlin, den 18. Januar 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Das Großprojekt Stuttgart 21 ist momentan wieder ein großes Medienthema So veröffentlichte die Zeitschrift „Bild der Wissenschaft“ (Heft 8/2017) einen umfangreichen Artikel von Thomas Wüpper mit dem Titel „Ein waghalsiges Experiment – Könnte aufquellendes Gestein Stuttgart 21 noch scheitern lassen?“ Am 28. Oktober 2017 berichtete die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ umfassend über „Die Bahn lässt Kostenplan für Stuttgart 21 prüfen“ und brachte einen Kommentar unter der Überschrift „Ewiges Stuttgart 21“. Am 15. November 2017 wähnte die „Süddeutsche Zeitung“ erstmals wieder Stuttgart 21 „Im dunklen Tunnel“ und stellte die Frage: „Die Bahn muss berücksichtigen, was wirtschaftlicher ist: Ausstieg oder Weiterbau?“. Um tags darauf zu konkretisieren: „Die Aufsichtsräte müssen sich ihre Antworten [in Sachen Ja oder Nein zu den höheren S21-Kosten] gut überlegen. Denn für Fehlentscheidungen können sie in Regress genommen werden.“ Am 23. November 2017 schrieb die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ unter der Überschrift „Wenn Ingenieure narrenfrei sind“: „Die Schwaben schämen sich für den neuen Bahnhof.“ Am 30. November und am 1. Dezember 2017 war Stuttgart 21

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

dann in allen großen Medien breit vertreten. Die Tageszeitung „Die Welt“ brachte (am 30.11.2017) auf der Titelseite ein ganzseitiges Foto, das ein großes Tunnelbohrloch zeigt und darüber die Überschrift: „Überraschung!“ und schrieb: „Nach gegenüber der WELT bestätigten Informationen aus dem Konzern [Deutsche Bahn AG] erwartet die Deutsche Bahn (DB) nun Gesamtkosten [für Stuttgart 21] in Höhe von 7,6 Milliarden Euro. Bislang waren 6,5 Milliarden vorgesehen. […] Ende 2009 erklärte der damalige Bahnchef Grube 4,53 Milliarden Euro zur ´Sollbruchstelle´“. Die FAZ (30.11.2017) ergänzt dahingehend, dass bei Stuttgart 21 „keinesfalls mit einer Fertigstellung vor 2024 zu rechnen“ sei. Bisher wurde seitens der DB AG als offizieller Termin der Fertigstellung 2021 genannt.

Die Gesamtkosten von Stuttgart 21 wurden 1994, bei der ersten Vorstellung des Projekts, auf 2,46 Milliarden Euro veranschlagt. Die inzwischen vom Vorstand der DB AG eingestandene Kostensteigerung auf 7,6 Milliarden Euro entspricht bereits einer Verdreifachung der Projektkosten. Die vom Bundesrechnungshof errechneten Projetkosten kommen einer Vervierfachung der S21-Kosten gleich. Damit übersteigen die S21-Kosten nicht nur in der absoluten Höhe die Kosten anderer bundesweit bekannter Großprojekte. Auch die Steigerung der Kosten während der Planungs- und Bauzeit sind rekordverdächtig.

Die Aussage von Rüdiger Grube, des damaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, im Jahr 2010 lautete unzweideutig, der „Deckel“ von 4,5 Milliarden Euro S21-Gesamtkosten sei eine „Sollbruchstelle“; höhere Kosten machten das Projekt unwirtschaftlich. Eine Verdopplung der „Sollbruchstellen-S21-Kosten“ zeichnet sich ab. Der Begriff „unwirtschaftlich“ kennt zwar keinen Komparativ. Es kann jedoch bei der aufgezeigten Kostenentwicklung kaum ein Zweifel daran bestehen, dass unter den gegebenen Bedingungen die Mitglieder des Vorstands der Deutschen Bahn AG und die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, darunter Mitglieder der Bundesregierung, dann ihre aus dem Aktienrecht resultierende Pflicht zur Vermögensbetreuung verletzen, wenn sie einer weiteren Erhöhung der S21-Kosten zustimmen und einen Weiterbau befürworten.

Gegen die Veröffentlichung der genannten drei Gutachten sind keine stichhaltigen Gründe ersichtlich. Eine Veröffentlichung stellt für die DB AG auch kein Risiko dar, da es keine Konkurrenzprojekte gibt und da die DB Tochter DB Netz AG im Bereich des Schienenwegebaus faktisch Monopolist ist. Die Gutachten können auch keine brisanten wirtschaftlichen Daten enthalten, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden dürften. Es gibt kein mit Stuttgart 21 konkurrierendes Projekt – das Projekt ist tatsächlich „konkurrenzlos“.

Über die Veröffentlichung der hier diskutierten Gutachten hinaus ist es für die demokratische Kontrolle der DB AG als zu 100% im Eigentum der öffentlichen Hand stehendes Unternehmen entscheidend, dass solche Gutachten, die im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Wohlergehen des Unternehmens stehen und damit möglicherweise auch zu erheblichen Belastungen für den Bundeshaushalt führen können, auch unter Berücksichtigung von Art. 87e Grundgesetz, wonach u.a. beim Bau und Erhalt der Schienenwege des Bundes das „Allgemeinwohl“ zu berücksichtigen ist, öffentlich gemacht werden. Nur durch die Offenlegung solcher Gutachten ist es sowohl für den Bundestag selbst als auch für die Öffentlichkeit möglich, sich ein fundiertes Bild der Lage zu machen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.